PUISSANCE DU CANADA

LA PROVINCE DU MANITOBA

ET LE

TERRITOIRE DU NORD-OUEST

INFORMATIONS POUR LES IMMIGRANTS

(TRADUIT DE L'ANGLAIS)



PUBLIÉ PAR LE DÉPARTEMENT DE L'AGRICULTURE.

OTTAWA:

1880


MAP OF CANADA AND PART OF THE UNITED STATES
Compiled from the Latest Authorities
1880.
References.
Railways;
Projected Railways.
Boundaries of Canada
" of the Provinces:
Steamboat Lines.
SCALE OF MILES
HUDSON'S BAY
PACIFIC OCEAN
ATLANTIC OCEAN
BRITISH COLUMBIA
GULF OF ST LAWRENCE
NEWFOUNDLAND
ANTICOSTI
ST PIERRE BANK
NOVA SCOTIA
NEW BRUNSWICK
Boundary Line between Canada & the United States
WINNIPEG
FORT WILLIAM
LAKE SUPERIOR
LAKE MICHIGAN
HURON
LAKE ONTARIO
LAKE ERIE
Peace River
Saskatchewan
ATHABASCA LAKE
BATTLEFORD
WASHINGTON
OREGON
IDAHO
MONTANA
DAKOTA
WYOMING
MINNESOTA
WISCONSIN
IOWA
PENNSYLVANIA
MASSACHUSETTS

PUISSANCE DU CANADA

LA PROVINCE DU MANITOBA

ET LE

TERRITOIRE DU NORD-OUEST

INFORMATIONS POUR LES IMMIGRANTS

(TRADUIT DE L'ANGLAIS)



PUBLIÉ PAR LE DÉPARTEMENT DE L'AGRICULTURE.

OTTAWA:

1880

LA PROVINCE DU MANITOBA

ET LE

TERRITOIRE DU NORD-OUEST

Le but de cette brochure est de démontrer aussi brièvement et aussi clairement que possible les avantages que possède la province du Manitoba, pour l'établissement de ceux qui émigrent, et surtout pour la classe des fermiers propriétaires possédant un capital suffisant pour leur permettre de faire face aux premiers besoins.

Tout ce que contient cette brochure, s'applique plus ou moins au territoire adjacent.

On peut ajouter une foi absolue à tout ce qui est avancé dans cet opuscule, car tout ce qui y est dit est appuyé sur les meilleures autorités, la plupart officielles.

On se propose d'y traiter : de la province du Manitoba dans ses relations avec le continent américain et les parties les plus avancées du Canada ; du climat ; des productions ; du sol ; des communications et des marchés ; des avantages généraux qu'elle offre aux émigrants ; du système de la division des cantons ; de la manière d'acquérir un droit de résidence (homestead) dans ces mêmes cantons ; et du chemin de fer du Pacifique Canadien.

I

LA PROVINCE DU MANITOBA ET SES RELATIONS AVEC LE CONTINENT AMERICAIN.

La province du Manitoba contient environ neuf millions d'acres de terre. Elle n'est cependant qu'un petit coin de l'immense territoire dont on l'a séparée.

Etant presque à égale distance de l'Atlantique et du Pacifique, de l'Est à l'Ouest, de l'Océan Artique et du golfe du Mexique, du Nord au Sud, elle occupe le milieu du continent.

Elle est sous la même latitude que la Belgique et qu'une partie de la Prusse et de l'Autriche.

Le Manitoba et les territoires environnants, à l'Est des Montagnes Rocheuses, ressemblent sous beaucoup de rapports à l'Allemagne et à la Russie.

Le Manitoba est sur la ligne du chemin de fer qui relie l'Océan Atlantique à l'Océan Pacifique. Et cela non seulement parce que c'est le chemin le plus court, mais aussi parce que c'est en cet endroit que les Montagnes Rocheuses offrent les passes les plus basses et les plus faciles. Les hauteurs que l'on a à franchir dans ces endroits sont de moitié moins élevées que celles qui s'élevaient entre Chicago et San Francisco, qui ont été franchies par le *Union and Central Pacific Railway.*

Le chemin de fer du Pacifique Canadien, au lieu de passer comme les lignes rivales des Etats-Unis, au milieu du grand désert américain, a l'avantage de traverser les contrées connues sous le nom de Zone fertile (*Fertile Belt*).

De plus Manitoba est le centre de la navigation intérieure dans l'Amérique du Nord.

Winnipeg est bâtie sur une langue de terre au confluent de l'Assiniboine et de la Rivière-Rouge. La première est navigable sur une longueur de plus de six cents milles. La

Rivière Rouge qui prend sa source dans l'Etat du Minnésota, est déjà navigable sur un parcours de 440 milles à partir de Moorehead avant d'atteindre la ville de Winnipeg; de là elle poursuit son cours jusqu'au lac Winnipeg, lequel est d'environ 300 milles de long, et reçoit les eaux de la Saskatchewan, rivière navigable depuis quelques milles de sa source jusqu'au pied des Montagnes Rocheuses. Pour les besoins du moment, on a établi une ligne de *tramways* pour parcourir la courte distance qui sépare la partie navigable de cette grande rivière et le lac Winnipeg. Ce système de communication par voie d'eaux est un des caractères physiques les plus remarquables de l'intérieur du continent de l'Amérique du Nord. La longueur totale des rivières est d'environ dix mille milles, dont trois ou quatre mille milles sont navigables pour les bateaux à vapeur.

Lors de sa visite au Manitoba, en 1877, l'ex-gouverneur-général, Lord Dufferin, dans un discours prononcé à Winnipeg, s'exprima ainsi sur les conditions de ce pays que nous venons de mentionner brièvement.

“ Si l'on considère sa position géographique et ce qui la
“ distingue des autres pays, la province du Manitoba peut
“ être regardée comme la clef de route de cette arche puis-
“ sante composée des provinces du Canada et s'étendant de
“ l'Atlantique au Pacifique. (App.) C'est ici que le Canada
“ surgissant de ses forêts, découvrit pour la première fois ces
“ immenses prairies et ce Nord-Ouest inexploré et apprit
“ par une révélation inattendue que ses territoires histori-
“ ques du Canada, ses côtes maritimes du Nouveau-Bruns-
“ wick, du Labrador et de la Nouvelle-Ecosse, ses lacs et ses
“ vallées du St. Laurent, ses champs de blé et ses pâturages
“ à eux seuls plus étendus qu'une demi-douzaine de Royau-
“ mes d'Europe, n'étaient que les *vestibules* de ce vaste pays
“ dont on avait pas eu d'idée jusqu'alors et dont les dimen-
“ sions incommensurables confondent les calculs des ingé-
“ nieurs et des explorateurs.

" A dater de ce jour, ne considérant son passé que comme
" le prélude de ses futures destinées, elle prit un nouvel
" essor, puisa ses inspirations à une source plus élevée et
" cessa de se considérer comme un endroit propre seule-
" ment à l'établissement des colons le long d'une rivière ;
" mais elle s'aperçut qu'elle constituait à elle seule la moitié
" d'un continent, et grâce à l'étendue de ses possessions, à
" la richesse de ses ressources et à la vigueur de ses forces
" matérielles, elle se sentit l'égale de toute autre nation
" du globe. (Appl. prolongés.)"

En parlant ainsi, Lord Dufferin n'exagéra rien. Au contraire, il s'est abstenu de donner libre cours aux pensées qui se pressaient en foule dans son esprit.

II

CLIMAT.

Le climat du Manitoba est décidément chaud en été et froid en hiver. La température moyenne, en été, est de 67°76' ce qui est à peu près la même que dans l'Etat de New-York. En hiver le thermomètre descend à 30 et même 40 degrés au-dessous de zéro. Malgré ce froid excessif les colons sont unanimes à reconnaître que ces hivers accompagnés d'une atmosphère claire et sèche sont moins désagréables que les hivers moins rigoureux mais humides des pays situés à l'Est du continent. Les inconvénients de l'hiver de ce pays consistent en certaines tempêtes de vents et de neige auxquels les indigènes donnent le nom de "blizzards," et qui se produisent assez rarement.

Beaucoup de colons partis d'autres points du Canada préfèrent de beaucoup le climat de cette province et le trouve plus agréable.

Le climat, sans aucun doute, est un des plus salubres du globe.

La pulmonie, la consomption et les autres maladies des poumons n'y sont pas natives. Les fièvres de toute sorte sont presque inconnues. Les exceptions qu'on a eues à signaler provenaient de certaines défectuosités dans le système sanitaire de la ville de Winnipeg ; d'ailleurs on y a remédié depuis quelque temps.

L'épaisseur moyenne de la neige dans les prairies ne dépasse pas dix-huit pouces : les buffles et les chevaux du pays sont laissés en liberté tout l'hiver. Avec leurs pieds ils enlèvent la neige qui recouvre l'herbe et trouvent facilement leur nourriture. On a même remarqué que les troupeaux laissés errants revenaient plus nombreux au printemps, cette saison étant celle de la reproduction. On cite même des cas où les bêtes à cornes ont été laissées en pâturage tout l'hiver.

La neige disparait et le labour commence du premier à la fin d'avril, dix à quinze jours plus à bonne heure que dans la région de l'Ottawa. La débâcle sur la Rivière Rouge se fait de dix à quinze jours plutôt que sur la rivière Ottawa. Les longues et chaudes journées d'été amènent si rapidement toute végétation à maturité que les moissons se font au mois d'août. Les jours sont chauds et les nuits fraîches. Les mois d'été sont : une partie de mai, juin, juillet, août et une partie de septembre. L'automne commence vers le 20 de septembre et dure jusqu'au mois de novembre, époque où les froids réguliers commencent et l'hiver proprement dit se continue jusqu'à la fin de mars.

En un mot le climat est plutôt ce qu'on pourrait appeler continental et sec au lieu d'être humide comme dans les pays cotiers et nous donne une idée de ce qu'en Europe on appelle le " ciel d'Italie, " avec, cependant assez de pluie au printemps et à l'été, pour les besoins de la végétation. Le Manitoba est exposé aux gelées du printemps, mais cet inconvénient lui est commun avec la plus grande partie de l'Amérique du Nord, comprenant toutes les autres provinces

du Canada et le Nord des Etats-Unis. On remarquera, de plus, qu'au moment où nous écrivons ces lignes, au mois de mai, le télégraphe nous apporte la nouvelle de graves dommages causés par les gelées aux vignes de France.

D'ailleurs ces gelées du printemps ne semblent pas endommager la récolte du blé au Manitoba. Nous avons déjà fait remarquer que cette province est située sous la même latitude que la Belgique et qu'elle jouit du même climat pendant l'été.

III

DES PRODUCTIONS.

On peut dire que le Manitoba est surtout propice à la culture du blé. Blodgett, l'écrivain américain bien connu, dit que " le bassin du Winnipeg produit proportionnellement "plus de blé que toute autre partie du continent américain, " et peut-être du monde entier." Le climat et le sol dont il sera parlé spécialement ci-après, sont tous deux extraordinairement favorables à la culture de ce céréale important. Ce blé pèse ordinairement de 62 à 66 livres par boisseau. La moyenne du rendement est de 25 boisseaux par acre, mais les rendements plus considérables sont très communs. On cite un grand nombre de cas où plus de 40 boisseaux ont été récoltés sur un seul acre. Le blé du Manitoba est plus pesant que celui des autres parties du continent ; il obtient aussi un meilleur prix sur le marché en raison de sa nature dure et cassante qui le rend plus propre aux nouveaux procédés de mouture.

L'avoine, l'orge et en général tous les céréales viennent en abondance et sont de la meilleure qualité. Certaines espèces de blé-d'inde et de maïs parviennent à maturité, mais le pays n'est pas très favorable à cette espèce de grain. A la dernière Exposition Inter-provinciale à Ottawa on a pu cependant admirer de magnifiques échantillons de maïs récoltés au Manitoba.

Les patates et autres plantes de ce genre viennent en grande abondance. La patate surtout y atteint des dimensions presqu'incroyables et elle ne se recommande pas moins par ses qualités que par sa grosseur.

Tous les légumes viennent bien et les tomates et les melons mûrissent en plein air. Et ceci peut être noté comme un fait climatérique important, car tout en faisant voir la chaleur des étés de ce pays il montre en même temps sa supériorité, au point de vue de l'horticulture, sur le climat de l'Angleterre où ces fruits ne parviennent pas à maturité sans le secours de serres.

Le houblon croît à l'état sauvage en grande abondance.

Le pays se trouve dans des conditions extrêmement favorables à la culture du lin, et cette plante, avec les manufactures qu'elle nécessite, deviendra prochainement une industrie importante pour le Nord-Ouest. Les Mennonites ont déjà commencé à la cultiver en grande quantité et ils en exportent la graine à plein char.

On y trouve en abondance toute sorte de petits fruits, tels que groseilles, fraises, framboises, etc. Jusqu'à présent la pomme y est très peu cultivée et l'épreuve n'est pas suffisante pour déterminer d'une manière définitive si le pays est favorable à la culture de ce fruit. On la cultive cependant avec avantage dans le Minnésota où mûrit aussi le raisin, et tout porte à croire que le climat du Manitoba est aussi propice que celui de cet Etat.

Les arbres croissent le long des rivières et des cours d'eau. Ils pousseraient rapidement dans les prairies sans les feux-de-prairies. Les principales espèces de bois sont : le chêne, le frêne, le bois blanc, le peuplier, l'orme et l'épinette. Il y a assez de bois pour les besoins actuels de la province et à mesure que la population augmentera on pourra facilement faire venir du charbon de terre (qu'on a déjà commencé à miner à la rivière Souris), soit par eau ou par chemin de fer, des districts situés à l'Ouest du territoire. Et en

effet, durant le printemps de 1880, on a descendu du charbon sur la rivière Souris et l'Assiniboine, et on l'a apporté à Winnipeg. Le chemin de fer de colonisation, qui a déjà obtenu sa charte et dont la construction commencera sans retard, mettra Winnipeg et toute la province du Manitoba en communication avec ces mines de charbon, et assurera ainsi une ample provision de combustibles à bon marché. On peut aussi se servir de la houille. A l'exemple des populations des steppes de la Russie et de la Lombardie, les Mennonites se servent aussi de paille pressée comme combustible. Les arbres croissent très-rapidement, et dans les endroits colonisés les jeunes sont protégés contre les feux de prairies.

Il est très facile d'élever des animaux dans les prairies et ils deviennent parfaitement gras, à l'aide seul du pâturage. Ce climat sec est favorable à l'élevage des moutons et jusqu'à présent on ne connaît aucune espèce de maladie parmi cette classe d'animaux, on dit de plus que la chaire en est préférable à celle des moutons élevés dans des étables, dans l'est ou dans la mère patrie.

Un cultivateur des Cantons de l'Est, établi près de Morris, à environ mi-chemin entre Winnipeg et les Etats-Unis, qui écrivait à la date du 1er juillet dernier, décrit ainsi l'aspect des pâturages : " J'aimerais que vous puissiez voir nos prai-
" ries, comme elles sont actuellement. Il y a des plantes à
" têtes rouges semblables à celles de notre pays qui croissent
" dans les endroits humides, à une grande hauteur et qui
" sont d'une très belle qualité. Cela ferait un foin de pre-
" mière classe, mais les endroits où elles croissent est trop
" humide pour en permettre la récolte.

" Au point de vue du foin, cependant, le plus beau coup-
" d'œil nous est offert par les champs où se trouvent un
" mélange de pois sauvages ou vesce et d'herbe sauvage.
" Ces plantes ont de 2 à 3 pieds de haut, et elles sont si ser-
" rées et si égales, que je crois qu'une balle qui tomberait
" dans un endroit quelconque du champ ne toucherait pas

“ le sol. Les pois sont d'un vert foncé et l'herbe d'un vert
“ tendre. Des milliers d'acres de terre couverts de cette
“ végétation offrent un spectacle unique et dont les prairies
“ du Nord-Ouest possèdent seul le secret. Dans les endroits
“ secs l'herbe est courte. Il y a beaucoup de vesces et d'ar-
“ bustes rouges ressemblant au trèfle et entremêlés ici et là
“ d'herbe sauvage, de lin et autres plantes. C'est la meil-
“ leure époque de l'année pour juger du plus ou moins
“ d'humidité des terrains. Le foin, sous ce rapport, nous
“ fournit le meilleur indice. Si le sommet de ces plantes est
“ rouge vous êtes en présence d'un terrain marécageux, si
“ vous voyez du jonc, la terre est encore plus humide ; si
“ l'herbe est haute, avec une teinte blanche ou pâle, le ter-
“ rain ne vaut absolument rien.”

Les herbes cultivées tels que le trèfle, le mil, etc., viennent très bien, mais on les cultive très peu, vu la grande abondance du foin naturel.

Le gibier de toute sorte est en abondance, surtout le gibier à plume. Les poules de prairie, les canards et les oies s'y voient en quantités innombrables.

Les lacs et les rivières fournissent abondamment des poissons de toutes espèces. Le poisson blanc, surtout, est un produit de grande valeur au Nord-Ouest. Le *cat-fish* devient très gros et est très estimé comme aliment.

IV

LE SOL.

La richesse de cette terre noire et profonde du Manitoba, est ce qui attire principalement l'attention des agriculteurs. Elle semble être formée d'un terrain argileux ou d'alluvion reposant sur un fond d'argile compacte que certains écrivains appellent lacustre.

La profondeur de cette couche de terre noire varie entre

un et quatre pieds. Dans des excavations pratiquées sur le bord de certaines rivières on a même trouvé qu'elle atteignait douze et quatorze pieds. Des analyses chimiques de ce terrain ont été faites en Allemagne et en Ecosse et ces procédés scientifiques ont établi (ce qui a été universellement reconnu), que le sol du Manitoba est un des plus riches du monde et le plus propice à la culture du blé. Les analyses qui ont eu lieu à Berlin et à Edimbourg, ont démontré que la terre était principalement riche en nitrogène et en chaux. On ne se sert d'aucun engrais et pendant plusieurs années consécutives on a récolté du blé sur le même terrain sans qu'il se produisit aucun signe d'épuisement. Il est réservé à l'avenir de décider si plus tard il faudra fumer les terres, mais cette précaution est certainement inutile, pour les premières années de l'ensemencement des prairies.

Cette grande richesse incontestable du sol des prairies s'explique par le fait que les déchets des oiseaux et des animaux, les cendres provenant des incendies et la décomposition des végétaux se sont accumulés sur ces terrains depuis les âges les plus reculés et ont été recueillis par un sol à la base argileuse. C'est cette grande richesse accumulée dans le sein de la terre qui doit surtout attirer les cultivateurs qui, en Europe, sont obligés de recourir à des procédés ruineux pour faire produire quelque chose à des terrains épuisés.

Un cultivateur intelligent de la province de Québec décrit ainsi ses impressions concernant le sol du Manitoba :

" Quant à la qualité du sol il est inutile d'aller ailleurs " pour trouver mieux. Il est difficile de donner une défini- " tion exacte de ce sol. Il est noir et ressemble plutôt à de " l'argile qu'à autre chose. S'il est travaillé convenablement " il devient mou et pulvérisé, mais si le labour a lieu pen- " dant que le terrain est humide il demeure dur et rempli " de mottes. Lorsque les mares se dessèchent elles forment " une croûte qui ressemble à du caoutchouc. Si une voiture

" passe dans ces endroits avant que la croûte ne soit assez " dure pour la supporter, elle laisse une ornière semblable à " celles qu'on remarque sur les terrains gelés. Il est difficile " de dire la profondeur du sol arable. La surface est un " mélange d'argile et de végétaux décomposés. L'argile " devient de plus en plus pure à mesure qu'on s'éloigne de " la surface."

Un inconvénient sérieux et qui est peut-être le seul qui soit digne d'attirer l'attention, c'est l'apparition de temps à autre des sauterelles dans ce pays. Sur cette question, l'hon. John Sutherland, sénateur du Manitoba au gouvernement fédéral, qui est né à Winnipeg et qui a été cultivateur toute sa vie, dit dans sa déposition devant un comité du parlement, en 1876 : " Je crois que le développement de la colo- " nisation empêchera les ravages des sauterelles. J'ai de " bonnes raisons pour croire que nous en serons exempts " cette année, car il n'y avait pas de dépôts d'œufs dans la " province en 1875 et selon toutes les probabilités nous en " sommes délivrés pour plusieurs années à venir. Il est à " ma connaissance personnelle que la province du Manitoba " n'avait pas été visitée par le terrible fléau, depuis quarante " ans, lors de l'invasion de 1867, mais depuis ce temps nous " les avons eu presque régulièrement tous les deux ou trois " ans." Il n'y a pas eu de sauterelles au Manitoba pendant le temps compris entre cette déposition et la date de ce livre (1880).

V

MOYENS DE COMMUNICATIONS ET MARCHÉS.

Dans le premier chapitre de cette brochure, on a donné en termes généraux la description du système de communications par eau, de la partie mitoyenne du continent et dont le Manitoba occupe le centre ; ainsi que la position de cette province sur la ligne du chemin de fer du Pacifique cana-

dien. Par une série de travaux, qui ne sont pas très considérables, si on les compare à l'étendue des résultats à obtenir, les cours d'eau du Manitoba peuvent être ralliés à notre système de navigation des lacs et du St. Laurent, qui caractérise, d'une manière si distincte, le continent américain.

La partie du chemin de fer du Pacifique canadien qui doit réunir les eaux du lac Supérieur et la province du Manitoba, est déjà entre les mains des entrepreneurs. La construction de cette section du chemin présente beaucoup de difficultés aux ingénieurs, mais elle sera terminée avant deux ans.

On travaille aussi actuellement à compléter une autre partie du chemin d'une longueur de 200 milles à l'ouest de Winnipeg.

Elle sera terminée avant un an, car le pays à parcourir n'offre aucune de ces difficultés qu'on rencontre ailleurs. Le but de la construction immédiate de cette partie du chemin est de faciliter la colonisation ; il n'y a pas de doute, que tout le pays traversé par cette ligne se peuplera très rapidement.

A la dernière session, des chartes d'incorporation ont été accordées pour l'établissement de deux systèmes de chemin de fer de colonisation. L'un partira de Winnipeg et se dirigeant vers le sud-ouest aussi loin que les mines de charbon de Souris. L'autre reliera ces mines avec Rapid city.

Pour le présent, la province du Manitoba est en communication avec notre réseau de chemins de fer canadiens *via* les Etats-Unis, et aussi avec les chemins de fer américains. Un convoi peut partir soit d'Halifax, sur les côtes de l'Atlantique, soit de Québec, sur le St. Laurent, et être expédié directement à St. Boniface, un faubourg de Winnipeg, sans aucun transbordement ou changement de char.

La Rivière Rouge est navigable depuis Moorehead et Fargo, endroits où elle est traversée par le chemin de fer *Northern Pacific*, jusqu'à Winnipeg.

De nombreux bateaux à vapeur sillonnent ses eaux. La

navigation se continue jusqu'au lac Winnipeg ; de là jusqu'à l'embouchure de la grande rivière Saskatchewan, où elle est interrompue ; on y supplée à l'aide d'une ligne de *tramway*. De ce dernier endroit la navigation se dirigeant vers l'Ouest se continue à travers le continent jusqu'au pied des Montagnes Rocheuses.

Jusqu'à ces derniers temps le blé n'était pas beaucoup cultivé au Manitoba, parce qu'on y manquait de marchés, mais grâce à ces moyens de transports, il a été expédié à Montréal pour 30 cents le minot. On calcule de plus, que lorsque le chemin de fer maintenant en voie de construction à la baie du Tonnerre sera terminé, le blé pourra être transporté de Winnipeg à Montréal pour 15 ou 20 centins le minot, et de là à Liverpool pour 10 ou 15 centins de plus. Il est de plus reconnu que les cultivateurs peuvent récolter du blé dans le Manitoba et le vendre à Winnipeg pour 55 centins le minot. Alors on verra le blé du Manitoba vendu sur les quais de Liverpool pour 80 ou 90 centins le minot ou 26s. 6d. ou 30s. stg. le quart. Cela n'est non seulement possible mais probable. On ne peut mettre en doute que les cultivateurs du Manitoba ne puissent vendre avantageusement leur blé pour 55 centins le minot, et les chiffres quant au taux du fret, sont basés sur les prix actuels. Les travaux qui se font sur le chemin de fer du Pacifique canadien et l'accroissement rapide de la population au Nord-Ouest, auront pour effet d'augmenter la production du blé. Ces nouveaux debouchés ouverts à l'écoulement des produits ont aussi donné lieu à plusieurs entreprises dans l'élevage des bestiaux, tant dans la province du Manitoba que dans les territoires situés à l'Ouest. On a remarqué que la chaire des bestiaux et moutons élevés sur ces territoires est supérieure à toute autre. Une grande partie du bétail expédié aux ports de mer par Chicago, qui est le plus grand marché d'animaux d'Amérique, et qui est ensuite transporté en Angleterre vient en premier lieu de pays plus éloignés de Chicago que le

Manitoba. Il est indéniable qu'il sera facile d'exporter en Angleterre, par voie du St. Laurent, les animaux engraissés dans les prairies du Manitoba.

VI

DES AVANTAGES OFFERTS AUX ÉMIGRANTS.

Un habitant d'Angleterre qui part pour le Manitoba laisse un pays vieux et encombré pour un pays entièrement nouveau, sortant à peine de l'état sauvage et très peu peuplé.

L'émigrant doit en conséquence être décidé à mener la vie dure et pénible d'un pionnier. Si toutefois cette vie est pénible, elle est loin d'être malsaine. Sa condition est aussi adoucie par le fait qu'il travaille à son propre établissement, qu'il est le seul propriétaire de son domaine qui contient peut-être le sol le plus riche et le plus généreux du monde. Ceux qui ne sont pas prêts à se soumettre à tout ce qu'il y a d'accidenté et de pénible dans la vie d'un pionnier feront mieux de ne pas aller s'établir sur les terres incultes du Manitoba; mais ceux qui ont assez de patience et qui sont bien décidés à se soumettre à toutes les exigences d'un pays nouveau, et possède des moyens suffisants pour leur permettre de vivre pendant un an, peuvent compter sur un succès plus complet et plus sûr que dans toute autre carrière. Un colon qui se trouve dans ces conditions et qui est complètement établi peut être certain que jusqu'à la fin de ses jours il vivra dans l'abondance et l'indépendance.

Manitoba, contrairement aux anciens pays que les émigrants du Royaume-Uni laisseraient derrière eux, est en général un pays sans arbre. On y rencontre, cependant, des forêts de peu d'étendue et de très beau bois le long des rivières. Les arbres que l'on plante et que l'on protége contre les feux des prairies croissent avec un grande rapidité. On dit même qu'un colon possédant cent acres de

terre peut avoir de très beaux arbres en moins de temps qu'il ne lui faudrait pour défricher la même étendue de terre. C'est un fait constant que dans l'Illinois et autres Etats de l'Ouest des colons établis depuis quelques années sur des prairies de ce genre ont maintenant une réserve de bois assez considérable sur leur propriété.

Le colon qui viendra s'établir au Manitoba trouvera, en général, un climat clair et sec, plus chaud en été et plus froid en hiver que celui de son ancienne mère-patrie. Somme toute, le climat est beaucoup plus agréable que celui de l'Angleterre et, comme nous l'avons déjà dit, un des plus salubres du monde.

Avec de légers changements provenant des circonstances, la culture que le colon aura à faire est la même, en ce sens qu'il récoltera les mêmes grains et les mêmes plantes et élèvera les mêmes animaux, sans être obligé d'avoir recours à ces méthodes compliquées et à ces engrais dispendieux auxquels on a recours pour obtenir un rendement satisfaisant des terrains épuisés des vieux pays.

Le colon retrouvera aussi au Manitoba sa langue, sa religion et tous les moyens de faire instruire ses enfants, depuis l'école commune jusqu'au collége.

Dans la province du Manitoba, on peut généralement se procurer de l'eau en creusant un puits de quelques pieds de profondeur. Il peut cependant y avoir quelques exceptions à cette règle. D'ailleurs, jusqu'à présent, les colons, pour la plupart, ont préféré s'établir sur le bord des rivières ou cours d'eau.

VII

SYSTÈME D'ARPENTAGE ET CONSEILS PRATIQUES POUR PRENDRE POSSESSION DES TERRES.

Le système d'arpentage ou de division des terres au Manitoba est le plus simple du monde et le plus facilement compris. Chaque canton a juste six milles carrés et est divisé en

sections de un mille carré ou 640 acres chacune. Ces sections sont subdivisées en demi-section de 320 acres ; en quart de section de 160 acres ; et en demi quart de section de 80 acres chacune.

Ce sont là les termes légaux et les définitions statutaires de la division et de la subdivision des terres dans le Manitoba et le territoire du Nord-Ouest, dans la Puissance du Canada.

Les cantons partent d'une ligne uniforme qui est la frontière internationale s'étendant de l'Est à l'Ouest ; et d'une autre ligne commençant à une courte distance de l'endroit où la Rivière Rouge entre dans la province ; cette ligne porte le nom de Principal méridien et se dirige vers le nord. Les rangs des cantons qui sont marqués sur la carte géographique en caractères romains se dirigent de l'Est à l'Ouest en partant de la ligne méridienne, et les numéros des cantons marqués en chiffres ordinaires vont vers le nord en partant de la frontière.

A l'aide de cette méthode simple mais savante tout canton, section ou subdivision de section peut être décrit à l'instant et sans crainte d'erreur. Le contrat pour la vente et le transport d'une propriété peut ainsi être fait en aussi peu de mots que pour toute autre contrat de vente. Ces contrats possèdent une exactitude et une plénitude de définition qu'il est impossible d'atteindre avec cette multitude de mots et de formules écrits sur parchemin et qui sont encore en usage en Angleterre pour la vente des propriétés.

Au premier abord, l'énumération de ce système paraîtra quelque peu étrange à l'émigrant, mais à mesure qu'il lui deviendra plus familier il lui plaira davantage, grâce à sa simplicité et son exactitude.

Les divisions sont marquées sur les prairies mêmes avec des monuments en fer ou en pierre ou sur des poteaux placés aux coins des divisions et subdivisions. Dès qu'un colon est familiarisé avec ce système il voit à l'instant la position et l'étendue de sa propriété et de celles des autres.

Un colon peut obtenir gratuitement un octroi de 160 acres de terre à la seule condition d'une résidence continue de trois années ; il peut de plus acheter à de très bonnes conditions les terrains environnants.

On peut s'établir dans le Manitoba avec un très petit capital. Cela est suffisant pour construire une maison en billots bruts, suivant la coutume du pays, pour acheter une paire de bœufs et une charrue, les graines pour les semences et des provisions pour un an ou jusqu'à la prochaine récolte. Avec de la patience et de l'énergie dans les commencements un colon en commençant ainsi peut en peu de temps acquérir une position aisée et indépendante.

D'un autre côté un colon peut venir dans le Manitoba avec de grands capitaux pour les placer dans de grandes opérations agricoles, soit la récolte du grain ou l'élevage de bestiaux qui ne peuvent manquer d'être très profitables.

Avec un capital de 125 louis sterling, ce qui en chiffres ronds forme environ $600 de l'argent du Canada, un cultivateur peut se procurer une installation confortable bien que sur une petite échelle.

Avec quelques changements provenant des circonstances, cette somme serait divisée comme suit :

Une paire de bœufs	$120 00
Un charriot	80 00
Une charrue et une herse	25 00
Des traits, haches, pelles, etc	30 00
Poële, lits, etc	60 00
Maison et étable	150 00
Provisions	135 00
	$600 00

Sans doute qu'un capital de 200 louis ou $1,000 permettrait au colon de partir sur une plus grande échelle et de se donner plus de confort ; mais aussi, beaucoup ont commencé avec moins et sont aujourd'hui très à leur aise.

Par exemple le charriot de la Rivière Rouge ne coûte que $10, et un seul bœuf sur une petite ferme peut faire toute l'ouvrage après que le premier labour a été fait sur la prairie.

Les plus pauvres familles parmi les Mennonites allemands, qui sont venus du sud de la Russie s'établir au Manitoba, ont commencé avec beaucoup moins de $600 ; ils sont aujourd'hui dans une condition très prospère et récoltent d'abondantes moissons de grains sans compter le lin qu'ils cultivent en abondance et dont ils exportent la graine. Ils sont aussi bien pourvus d'animaux dont ils font un commerce très lucratif sur les marchés de Winnipeg. La seule question est de savoir si des familles sauraient se priver comme l'ont fait ces économes pionniers, et si elles consentiraient à endurer ce que les Mennonites ont enduré avant d'obtenir le succès qu'ils ont aujourd'hui.

L'équipement d'une famille pauvre de Mennonites composée de cinq personnes consistait en une paire de bœufs, une vache, une charrue, un charriot et un poêle pour cuire les aliments ; le tout coûtait $270 ou 54 livres sterling, les provisions de bouche pour une famille pendant un an coûtaient $93 ou 18 louis 15 shelings, ces provisions consistaient exclusivement en fleur, en lard et en haricots. Ils ne dépensèrent pas un sou sur les maisons dans lesquelles ils vécurent d'abord, ces maisons étaient faites de branchages placés obliquement sur des poteaux et recouverts de terre. Ce fait est rapporté ici seulement pour montrer avec quels petits commencements une famille peut parvenir à l'aisance ; car les maisons construites en billots bruts coûtent si peu de choses qu'il est probable qu'aucun colon ne voudra se loger comme les Mennonites. Tout homme est prêt à combattre avec énergie pour son indépendance, mais dans cette circonstance, ses travaux, ses peines sont adoucis par la conscience qu'il a que chaque pas qu'il fait est un acheminement vers ce but. Disons aussi que pendant plusieurs années à venir il y aura des chemins de fer en construction,

où les plus pauvres colons pourront travailler une partie du temps, et recevoir des gages élevées, ce qui leur permettra de surmonter les premières difficultés qui accompagnent l'établissement des colons.

Il y a un autre conseil d'une très grande importance que nous devons donner aux émigrants, c'est d'être bien attentifs à adopter les méthodes dont lasagesse et les avantages ont été démontrés par l'expérience, et non pas de perdre leur temps à vouloir implanter dans un jeune pays les coutumes et les usages de leur patrie. Par exemple, pour ce qui regarde le labour des prairies, la méthode suivie dans le Manitoba est bien différente de celle des autres pays. Les prairies sont couvertes d'un gazon très dure qu'il faut détruire pour rendre le terrain propre à la culture. L'expérience a prouvé que la meilleure manière est de ne labourer qu'à une profondeur de deux pouces et de retourner un sillon de 12 à 14 pouces de large. Ce premier labour doit avoir lieu en juin ou juillet.

On a constaté que le gazon est complètement détruit lorsqu'il est retourné pendant ces deux mois ; mais il repousse si le premier labour a lieu pendant d'autres mois de l'année. Si le labour a lieu avant le milieu de juin, il faut ensemencer (l'avoine est très propre à cette première semence), ou enlever les mauvaises herbes ou passer la herse avant de semer. Cet automne, on a récolté 40 ou 50 minots d'avoine sur une terre labourée au printemps de la même année. Un colon pourra parfaitement récolter quelque chose sur une terre labourée en mai ou pendant un autre mois ; mais sa grande occupation doit être de détruire complètement le gazon. On peut semer du grain au printemps suivant, sans faire d'autres travaux, sur une terre labourée en juin ou juillet. Lorsque le gazon est bien détruit, la terre devient molle et friable. Les gelées d'hiver semblent avoir pour effet de pulvériser la terre et de suppléer grandement aux travaux de l'homme.

Il est arrivé quelque fois que des colons des vieux pays, habitués au labour profond, ont essayé ce système au Manitoba, au mépris des conseils de leurs devanciers. Ces hommes ont appris à devenir plus sages, par les désappointements cruels qu'ils ont éprouvés. Cela leur a servi de leçon, mais elle coûte si cher qu'il vaut mieux s'en dispenser. La première année, le colon peut semer des patates pour les besoins de sa famille, et cultiver aussi quelques autres légumes. Cette culture peut facilement ne commencer qu'au mois de juin.

Avant que les prairies n'aient été labourées, le gazon est très dur et très difficile à briser, mais les années suivantes le labour devient très facile, vu la friabilité du sol et on emploie avec avantage les charrues gang.

En conséquence des difficultés que présente le premier labour, il est plus avantageux au colon de se servir de bœufs que de chevaux, surtout si l'on considère que les chevaux soumis à un ouvrage fatiguant sont exposés à devenir malades, s'ils ne sont pas habitués à la nourriture et au climat du pays. Un correspondant, engagé depuis longtemps dans de grandes opérations agricoles, donne ainsi le résultat de ses expériences : " J'ai examiné la somme d'ouvrage faite " par les charrues de différentes grandeurs et voici le résul- " tat que j'ai obtenu après des examens nombreux et attentifs. " Premièrement, la charrue de douze pouces trace un sillon " de 11½ pouces environ, dix sillons mesurant de 9 pieds 6 " pouces à 9 pieds 8 pouces. La charrue de 14 pouces creuse " un sillon de 13 pouces en moyenne et la charrue de 16 " pouces, un sillon d'environ 15 pouces. Comme nos sillons " ont exactement deux milles de longueur, d'après mes " calculs, trois charrues de 12 pouces, laboureront 5 acres " 147 perches, ou chaque charrue, 2 acres moins 4½ perches " par jour. Six chevaux ou deux charrues de 14 pouces, " laboureront 4 acres et 52 perches par jour. Deux charrues " de 16 pouces, avec trois chevaux chacune, feraient 5 acres

“ par jour, laissant en faveur de la charrue de douze pouces, “ une différence de $\frac{5}{8}$ d'acre. Les trois charrues de 12 pouces “ exigent un homme de plus, mais son salaire est plus que “ compensé par les $\frac{5}{8}$ d'acres labourés.” On doit remarquer cependant que des chevaux nouvellement importés dans le Manitoba, ne sont pas en état de résister pendant deux mois à un travail aussi fatiguant que celui dont parle le correspondant dans la lettre que nous venons de citer. C'est pour cette raison qu'il est plus avantageux de se servir de bœufs qui ne sont pas exposés aux mêmes inconvénients. Le même correspondant ajoute qu'une paire de bœufs peut labourer un acre et demi par jour, et cela tous les jours tout en ne nécessitant que très peu de dépense pour leur nourriture. Les gages d'un homme pour les conduire sont d'environ trente piastres par mois sans pension.

VIII

DE LA MANIÈRE DE SE RENDRE AU MANITOBA.

Les explications que nous avons à donner sur cette question sont très simples. L'émigrant devra se mettre en relation avec l'agent d'une ligne de vapeurs quelconque. Suivant ses moyens il retiendra un passage de chambre, de seconde classe ou d'entrepont sur un de ces magnifiques vapeurs qui viennent maintenant sur le fleuve St. Laurent. En suivant cette route il traversera l'Océan à son endroit le plus étroit et cinq ou six jours après avoir laissé les côtes d'Irlande il entrera dans les eaux tranquilles du grand fleuve St. Laurent et jouira du magnifique spectacle que nous offre ses rivages, faisant la traversée complète jusqu'à Québec en huit jours sur les navires les plus rapides et en dix ou douze jours sur les autres.

Pour les prix de passage et les jours de départ des bateaux il n'a qu'à consulter les annonces. Avec ces informations il

sera en état de se rendre au Manitoba avec le moins de dépense possible et avec toute la rapidité et le confort qu'on peut se procurer.

En arrivant à Québec il peut faire tout le trajet en chemin de fer, en passant par Chicago et St. Paul, dans les Etats-Unis ; s'il le préfère il peut prendre passage sur un chemin de fer qui le conduira aux ports de Sarnia ou de Collingwood où il a le choix de deux lignes de vapeurs qui vont jusqu'à Duluth, à la tête du lac Supérieur. Là un agent canadien, M. Grahame, lui donnera toute l'assistance nécessaire dans le déchargement et l'expédition de ses bagages et lui donnera aussi toutes les informations qui pourront lui être utiles. De Duluth au Manitoba tout le trajet se fait par chemin de fer.

Pour l'année 1879, un passage de seconde classe pour les émigrants, depuis Québec jusqu'à Winnipeg, *viâ* Duluth est de $25.50 et par chemin de fer *viâ* Chicago et St. Paul $31.50. Les enfants au-dessous de 13 ans passent pour moitié prix et chaque adulte a droit à 150 livres de bagage. Les prix seront les mêmes ou à peu près pour l'année 1880.

Dans le cas où plusieurs familles partent ensemble, elles peuvent louer un char pour mettre leurs effets, en outre des 150 lbs. auxquelles elles ont droit. Ce procédé est moins dispendieux et est employé par un grand nombre d'émigrants canadiens.

Nous ne recommanderons pas aux colons qui partent pour le Manitoba de s'embarrasser d'effets lourds et incommodes, car ils peuvent s'en procurer là pour le même prix que leur coûterait le fret. Règle générale, les émigrants ne devraient apporter avec eux ni meubles, ni instruments aratoires. Ces derniers objets, surtout, peuvent être achetés avec avantage à Emerson ou à Winnipeg, et ils sont préférables, en ce sens, qu'ils sont plus adaptés au pays ; mais il est à propos de se munir abondamment de linge de corps et de lit ainsi que de différents articles de ménage qui peuvent être faci-

lement empaquetés. Les hommes de métier doivent apporter avec eux les outils nécessaires à leur état ; mais cela est dispendieux, surtout si ces outils sont lourds.

Au Manitoba les émigrants sont reçus par M. Hespeler, agent du gouvernement, qui se met à leur disposition et leur donne toutes les informations pour se rendre sur leur terre.

Si au lieu de se rendre à Winnipeg ils se rendent à Emerson, ils trouveront un grand hangar pour leurs effets, à la gare du chemin de fer. A Dufferin ils auront des logements provisoires, et M. Tétu, agent du gouvernement, leur rendra les mêmes services.

IX

ÉPOQUE A LAQUELLE IL FAUT SE RENDRE AU MANITOBA.

Il est très important de bien choisir l'époque de l'année à laquelle il faut partir pour s'établir au Manitoba.

Un grand nombre de personnes parties dans le printemps de l'année 1879 ont éprouvé beaucoup de contrariétés et de désappointements vu que les chemins n'étaient pas encore secs.

Il ne faut pas oublier que le Manitoba est un pays tout nouveau et que le temps, jusqu'à présent, a manqué pour construire les chemins. Ceux qui existent maintenant sont tout simplement tracés à travers les prairies sans aucun fossé ou autres travaux. La surface de ces chemins est plus ou moins dure, et dans beaucoup d'endroits l'eau ne disparaît pas avant le milieu de l'été. Le printemps dernier surtout a été plus pluvieux que d'habitude et les émigrants qui ont entrepris de se rendre à 100 milles à l'ouest de Winnipeg ont éprouvé les plus grandes difficultés. Quelques-uns ont persévéré et le succès est venu couronner leurs efforts ; mais plusieurs se sont désespérés et ont retourné sur leurs pas. Après avoir dépensé tous leurs épargnes, ils ont abandonné le pays tout à fait désappointés.

Un colon qui a choisi d'avance le lieu de son établissement ou qui se rend à un point déterminé du pays peut profiter avantageusement des chemins d'hiver, avant le dégel ; il peut s'y rendre aussi dans les premiers mois du printemps, si l'endroit qu'il a choisi est facilement accessible à cette époque de l'année. Mais s'il s'en va à la recherche d'un endroit quelconque, sans but arrêté, les mois les plus favorables sont juillet, août et septembre. Nous ne pouvons trop prévenir ceux qui partent ainsi qu'ils éprouveront les plus grandes contrariétés et qu'ils dépenseront plus d'argent qu'ils ne peuvent s'ils entreprennent de voyager en avril, mai ou juin. Néanmoins, ils peuvent réussir, et plusieurs y sont parvenus. Nous faisons ces remarques dans le but d'expliquer d'où provenaient les difficultés qu'ont éprouvées tant de personnes au printemps dernier.

Un colon qui arrive en juillet, août ou septembre a tout le temps nécessaire de se bâtir une maison et de faire ses préparatifs pour l'hiver ; il peut aussi faire un peu de labour à l'automne. Cependant, ainsi que nous l'avons dit, les meilleurs mois pour le premier labour des prairies, sont juin et juillet.

Quelques colons s'étaient imaginés qu'en s'y rendant de bonne heure au printemps, c'est-à-dire, en avril ou au commencement de mai, ils auraient le temps de choisir leur terre et et de l'ensemencer pour profiter de la récolte de la mière année. Et cela a réussi à plusieurs, même pendant l'année exceptionnellement pluvieuse de 1879. Mais en général, il n'y faut pas trop compter, car beaucoup ont souffert de grands désappointements. Pour la première année, il s'agit de préparer la terre et de se bâtir une résidence. Il est inutile de vouloir faire plus et c'est une folie de vouloir se mettre en route à la recherche d'une terre avant que les chemins soient secs. Avant peu, cependant, des chemins réguliers et asséchés seront construits dans toutes les directions. Il y aura aussi le chemin de fer du Pacifique à l'ouest

de Winnipeg et un chemin de fer de colonisation au sud-ouest de cette ville jusqu'aux mines de charbon de la rivière Souris, par voie du lac Rock. Ces communications faciliteront beaucoup la recherche des endroits favorables, mais elles n'existent pas dans le moment et les colons sont avertis de ne pas s'exposer à des contrariétés inutiles en voulant trop entreprendre.

TABLE DES MATIÈRES



Banques d'Epargne des Bureaux de Postes, Canada.

1. Dans la Province d'Ontario et la Province de Québec, trois cents Banques d'Epargne de Bureaux de Poste sont ouvertes tous les jours pendant les heures ordinaires d'affaire des Bureaux de Postes pour la réception et paiement des dépôts.

2. En vertu des statuts, tous les dépôts sont garantis directement par le gouvernement de la Puissance.

3. Toute personne peut avoir un compte de dépôts et déposer tous les ans un montant quelconque depuis $1.00 jusqu'à $300.00, et même plus avec la permission du Maître-Général des Postes.

4. Les femmes mariées peuvent faire des dépôts, et ces dépôts ou ceux faits par des femmes qui se marient par la suite, sont payés à ces femmes elles-mêmes.

5. Pour ce qui regarde les enfants au-dessous de dix ans, les dépôts peuvent être faits—

PREMIÈREMENT—Par un parent ou un ami, comme tuteur de l'enfant, et dans ce cas les dépôts peuvent être retirés par le tuteur jusqu'à ce que l'enfant ait atteint l'âge de dix ans. Après cet âge les paiements ne seront faits que sur les reçus conjoints du tuteur de l'enfant.

DEUXIÈMEMENT—Au nom de l'enfant même et dans ce cas aucun paiement ne sera fait avant que l'enfant ait atteint l'âge de dix ans.

6. Un déposant dans aucune Banque de Bureau de Postes peut continuer à faire ses dépôts dans tout autre Bureau sans avis ou changement de livret, et peut retirer de l'argent au Bureau qui sera le plus à sa convenance. Par exemple, s'il fait son premier dépôt à la Banque d'Epargne, à Cobourg, il peut faire les dépôts subséquents, ou retirer son argent à la Banque d'Epargne du Bureau de Poste de Québec, Collingwood, Sarnia, Brockville, ou à toute autre place, soit qu'il continue à résider à Cobourg ou qu'il aille demeurer à toute autre place.

7. Chaque déposant est pourvu d'un livret qui devra être présenté au Maître de Poste chaque fois que le déposant fait un dépôt ou retire de l'argent, et les sommes déposées ou retirées sont entrées dans ce livret par le Maître de Poste.

8. Le compte de chaque déposant est tenu dans le bureau du Maître-Général des Postes à Ottawa, et en sus du reçu du Maître de Poste dans le livret, une reconnaissance directe du Maître-Général des Postes est envoyée au déposant pour chaque somme déposée. Si le déposant ne reçoit pas cette reconnaissance dans les dix jours après son dépôt, il doit s'adresser immédiatement au Maître-Général des Postes par lettre, en ayant soin de donner son adresse; et s'il est nécessaire, écrire de nouveau, parce que l'entrée du Maître de Poste sur le livret n'est pas suffisante sans le reçu d'Ottawa.

9. Tout déposant doit envoyer son livret une fois par an—savoir: à l'anniversaire de son premier dépôt—pour être comparé avec les livres du Département et pour y faire entrer les intérêts. Le livret lui sera renvoyé par la première malle. En tout autre temps, le déposant ne devra jamais se déposséder de son livret.

10. Lorsqu'un déposant désirera retirer de l'argent, il peut le faire en s'adressant au Maître-Général des Postes, qui lui envoyera par le retour de la malle un chèque payable au Burqau que le déposant aura nommé dans sa lettre.

11. Un intérêt de 4 °/o est payé sur les dépôts et l'intérêt est ajouté au capital le trente Juin de chaque année.

12. La loi défend au Maître de Poste de dévoiler le nom des déposants, les montants déposés, ou les sommes retirées.

13. Rien n'est chargé au déposant pour déposer ou retirer l'argent, pour obtenir le livret, ou pour communiquer avec le Maître-Général des Postes.

14. Le Maître-Général des Postes est toujours prêt à s'occuper des plaintes, des demandes ou autres communications qui lui sont faites par les déposants ou autres, concernant les Banques d'Epargne de Bureau de Poste.

15. Un état complet des Règlements des Banques d'Epargne de Bureaux de Poste est visible dans tout Bureau de Poste du Canada et dans le Guide Postal Officiel.

DÉPARTEMENT DES POSTES,
Ottawa, Février, 1880.

JOHN O'CONNOR,
Maître-Général des Postes.



FERME DE PRAIRIE.—Première Annee.



INSPECTION DES POIDS ET MESURES.

L'Acte amendant et consolidant les lois relatives aux poids et mesures, passé le 15 Mai 1879, est venu en force le 1er Juillet 1879, et entre autres choses décrète que :—

"La mesure de capacité étalon d'où dériveront toutes les autres mesures de capacité tant pour les liquides que pour les solides sera le gallon, contenant dix livres étalon de la Puissance d'eau distillée, pesée à l'air, avec des poids en cuivre. L'eau et l'air étant à une température de 62° du thermomètre Fahrenheit, et le baromètre marquant 30″.

Pourvu toutefois que jusqu'au 1er Mai 1880, le gallon à vin de 231 pouces cubes pourra être employé par une entente spéciale entre les parties à tout contrat ou transaction où il y a lieu de mesurer des liquides, et la proportion de cette mesure relativement à la mesure étalon sera comme suit :—"Six gallons à vin seront égaux à cinq gallons étalon."

D'après ce qui précède on voit que l'usage du boisseau Winchester et ses subdivisions devient illégal à partir du 1er Juillet 1879 et que l'usage du gallon à vin est permis pour les liquides seulement, jusqu'au 1er Mai 1980. Après cette date, l'usage de cette mesure devient illégal.

Quant à ce qui concerne les poids, les mesures et les balances non vérifiés et en la possession des manufacturiers et commerçants en ces articles, il est dit :—

"Que ceux qui fabriquent ou vendent les poids, les mesures ou les balances, et qui ont en leur possession, dans le but de les vendre, des poids, des mesures et des balances, ne seront pas tenus de les faire inspecter et vérifier suivant les dispositions de cet acte tant que ces articles demeureront dans la manufacture ou l'entrepôt, mais aucun poid, mesure ou balance ne devra sortir de prémices, être vendus ou employés pour des fins de commerce sans avoir été inspecté et vérifié. Mais un règlement, passé par le Gouverneur en Conseil, permet de transporter les poids, mesures ou balances d'un lieu à un autre sans avoir été vérifié s'ils ne sont pas mis en usage pour des fins de commerce."

En conséquence, pour éviter les inconvénients, les fabricants ou commerçants feraient bien d'avoir en main un assortiment suffisant de poids, mesures et balances vérifiés pour répondre aux besoins des acheteurs.

Au lieu de l'inspection annuelle qui avait lieu autrefois, cet Acte pourvoit à une inspection semi-annuelle des poids et mesures. Mais cette clause n'a pas pour but d'empêcher les inspecteurs des poids et mesures de constater l'exactitude des poids, mesures et balances à toute autre époque de l'année.

A. BRUNEL,
Commissaire du Revenu de l'Intérieur.

Département du Revenu de l'Intérieur, 24 Juin, 1879.

FERME DE PRAIRIE.—Sixième Année.



DEPARTEMENT DES DOUANES.

RÈGLEMENTS CONCERNANT LES VOITURES DES VOYAGEURS TRAVERSANT LA FRONTIÈRE.

Afin d'assurer plus d'uniformité à la frontière pour ce qui concerne "les voitures des voyageurs et les voitures chargées de marchandises," et pour offrir plus de facilité aux personnes qui ne font que passer la frontière, tout en restant d'accord avec la protection du Revenu, le Ministre des Douanes a approuvé les Réglements suivants :

1o Les omnibus régulières et les voitures à passagers, lors que les propriétaires ou conducteurs sont connus des officiers, pourront traverser la frontière et retourner dans les deux jours, sans être obligées de faire une entrée à la douane, et ne seront soumises qu'à perquisition et à l'inspection ordinaires.

2o Les voyageurs qui ont l'intention de demeurer plus de deux jours dans la Puissance sont tenus de déclarer et faire entrer leurs chevaux, voitures et équipements ; s'ils doivent sortir du pays par un autre endroit, ou s'ils ne sont pas certains sous ce rapport, ils déposeront entre les mains du collecteur le plein montant des droits dus sur les chevaux, voitures et tous autres articles imposables et ce montant leur sera remis lorsqu'ils fourniront une preuve satisfaisante que ces mêmes articles sont retournés aux Etats-Unis, dans le même état. Ceux qui se proposent de sortir du pays par le même endroit que par celui où ils sont entrés, au lieu d'argent pourront déposer un bon garanti par un résidant approuvé, pour le plein montant des droits, avec la clause spéciale que le paiement du bon sera exigible si le temps accordé est dépassé.

3o Le délai accordé aux voyageurs, dans aucun cas, ne devra dépasser un mois du calendrier. Si ce délai est dépassé, les entrées seront considérées comme des entrées de droits *bonâ fide* et seront portées aux comptes ordinaires.

4o L'argent reçu par les collecteurs, comme dépôt, d'après les Règlements ci-dessus, sera, s'il est possible, déposé *ad interim* dans une banque, au nom du collecteur; s'il n'y a pas de banque, l'argent sera déposé ailleurs, au crédit du collecteur et un compte séparé de la réception et l'emploi des dépôts devra être envoyé tous les trois mois au département.

5o Dans ces cas, les entrées devront contenir une description des chevaux, voitures, etc., assez détaillée pour que le collecteur ou tout autre officier puisse les reconnaître lorsqu'ils laisseront la Puissance ; une copie de cette entrée sera remise au propriétaire ou autre personne qui fera l'entrée et cette copie lui servira de permis pour voyager dans le pays.

DÉPARTEMENT DES DOUANES,
Ottawa, 1er Janvier 1879.

J. JOHNSON,
Commissaire des Douanes.

RÈGLEMENTS CONCERNANT LES ÉVALUATIONS—CIRCULAIRE AUX COLLECTEURS.

MONSIEUR,—J'ai reçu ordre de vous faire savoir qu'il a plu à Son Excellence. le Gouverneur-Général, par un Ordre en Conseil en date du 22 du courant, d'ordonner et décréter que : " toutes marchandises importées en Canada, venant des Etats-Unis, la livraison, les frais de transport et le droit canadien payés, en vertu d'un arrangement avec l'acheteur, seront évaluées au prix du marché d'alors, y compris toute dépense du lieu de l'achat jusqu'à la frontière américaine." Je dois en conséquence vous notifier d'avoir à agir suivant ces instructions.

Je demeure, Monsieur,
Votre obéissant serviteur,

J. JOHNSON,
Commissaire des Douanes.

OTTAWA, 25 Septembre 1879.



REGLEMENTS

Concernant certaines terres publiques qui devront servir au Chemin de Fer Pacifique Canadien.

DÉPARTEMENT DE L'INTÉRIEUR, OTTAWA, 14 Octobre, 1879.

AVIS PUBLIC est par le présent donné que les dispositions suivantes, qui seront sensées être applicables aux terres se trouvant dans la Province du Manitoba, et dans les territoires situés à l'ouest et au nord-ouest d'icelle, sont substituées aux règlements portant la date du 9 Juillet dernier, et déterminant la manière de disposer des terres publiques situées dans un rayon de 110 milles (cent dix milles) de chaque côté de la ligne du chemin de fer du Pacifique, lesquels dits règlements sont par le présent annulés :—

1. " Jusqu'à ce qu'un tracé ultérieur et final du chemin de fer ait été fait à l'ouest de la Rivière Rouge, et pour l'utilité de ces règlements, la voie du chemin de fer sera supposée se trouver sur la quatrième base ouest, à l'intersection de la dite base avec la ligne qui se trouve entre les rangs 21 et 22 à l'ouest du premier méridien principal, pour de là se diriger en suivant une ligne directe jusqu'au confluent des rivières Shell et Assiniboine.

2. " Les terrains situés de chaque côté de la ligne seront respectivement divisés en bandes de la manière suivante :

" (1) Une bande de cinq milles, de chaque côté du chemin, immédiatement en contact avec lui, sera appelée la bande A ;

" (2) Une bande de quinze milles, située de chaque côté du chemin, et voisine immédiate de la bande A, sera appelée la bande B ;

" (3) Une bande de vingt milles, située de chaque côté du chemin, et voisine immédiate de la bande B, sera appelée la bande C ;

" (4) Une bande de vingt milles, située de chaque côté du chemin, et voisine immédiate de la bande C, sera appelée la bande D ; et

" (5) Une bande de cinquante milles, située de chaque côté du chemin, et voisine immédiate de la bande D, sera appelée la bande E.

3. Les sections portant les numéros pairs dans chaque township traversant les différentes bandes ci-dessus décrites, seront affectées aux *homesteads* et aux préemptions, de 160 acres chacune, respectivement.

4. " Les sections portant les numéros impairs dans chacun des dits townships seront fermées aux *homesteads* ou préemptions et réservées et reconnues comme terres du chemin de fer.

5. " Les terres du chemin de fer situées dans les différentes bandes seront vendues aux prix suivants : Dans la bande A, $5 (cinq piastres) l'acre ; dans la bande B, $4 (quatre piastres) l'acre ; dans la bande C, $3 (trois piastres) l'acre ; dans la bande D, $2 (deux piastres) l'acre ; dans la bande E, $1 (une piastre) l'acre ; et les termes de paiement seront comme suit : Un dixième payable comptant, lors de l'achat ; et la balance, payable en neuf versements annuels égaux, avec intérêt au taux de six par cent par année sur ce qui restera dû.

6. " Les terres affectées aux préemptions dans les différentes bandes seront vendues aux conditions et aux prix suivants : Dans les bandes A, B et C, à $2.50 (deux piastres et cinquante centins) l'acre ; dans la bande D, à $2 (deux piastres) l'acre ; et dans la bande E, à $1 (une piastre) l'acre. Les termes de paiement seront comme suit : Quatre-dixièmes de la somme totale, et les intérêts de cette dernière au taux de six pour cent par an, devront être payées à l'expiration de trois années à partir de la date d'entrée en possession ; les autres six-dixièmes devront être payés en six paiements égaux annuels à partir de la dite date, avec intérêt au taux sus-mentionné sur telle balance du prix d'achat, qui d'année en année restera non-payée.

7. " Tous les paiements, soit pour les terres du chemin de fer, soit pour les préemptions dans les différentes bandes, seront faits en argent, et non avec des certificats *(scrips)* ou des mandats militaires ou de police.

8. " Tout argent reçu en paiement des terres sujettes aux préemptions appar-

tiendra à et formera partie du fonds destiné au chemin de fer, de la même manière que l'argent reçu en paiement des terres du chemin de fer.

9. " Ces dispositions auront un effet rétroactif, en ce qui concerne toutes les inscriptions ou entrées de *homesteads* ou de préemptions, ou en ce qui concerne les ventes de terres du chemin de fer faites en vertu des règlements du 9 Juillet, lesquels sont par le présent annulés, et il il sera tenu compte de tous les paiements faits en sus et au-delà des prix indiqués.

10. " L'Ordre en Conseil du 9 Novembre 1877, concernant les terres entièrement affectées au chemin de fer dans la Province du Manitoba, ayant été annulé, toutes les personnes qui se sont établies de bonne foi sur les dites terres, en vertu de cet Ordre en Conseil, paieront, en vertu de ces dispositions, pour les terres préemptées, le prix fixé pour chacune des bandes. Lorsqu'une personne aura pris deux quarts de section, en vertu de tel Ordre en Conseil, elle pourra garder en vertu de ces dispositions, comme *homesteads*, le quart de section sur lequel elle sera établie, et comme préemption, l'autre quart de section,—que ce *homestead* et cette préemption se trouvent, oui ou non, sur une section portant un numéro pair. Tout argent payé par telle personne pour les terres qu'elle aura prises, en vertu du dit Ordre en Conseil, sera porté au crédit de sa préemption, en vertu de ces dispositions. Quiconque aura pris un quart de section, en vertu de l'Ordre en Conseil mentionné, aura le privilége de le garder comme *homestead* et pourra prendre un autre quart de section, comme préemption, l'argent déjà payé par lui, devant être porté au crédit de telle préemption.

11. " Toutes les prises de possession de terres seront soumises aux dispositions suivantes relatives au droit de passage du chemin de fer Pacifique Canadien ou de n'importe quel autre chemin de fer de colonisation du gouvernement faisant sa jonction avec le dit chemin de fer :

a " Si le chemin de fer traverse une terre occupée comme *homestead*, le gouvernement aura le droit de passage libre, de même qu'il pourra construire librement les stations là où elles seront jugées nécessaires.

b " Lorsque le chemin de fer traversera des préemptions ou des terres du chemin de fer, prises avant la date actuelle, le gouvernement pourra prendre possession de telle partie du dit terrain qui sera nécessaire pour les stations ou les sablonnières, et le propriétaire pourra seulement réclamer le prix par lui payé au gouvernement pour tel terrain, à raison de tant de l'acre.

c " Si, après la localisation finale du chemin de fer à travers des terres non arpentées ou arpentées mais non prises à cette époque, il se trouve que quelque personne occupe des terrains que l'intérêt public oblige de garder, le gouvernement se réserve le droit de prendre possession des dits terrains en payant à l'occupant la valeur des améliorations par lui faites.

12. " Les réclamations provenant de l'occupation, après la date actuelle, d'un terrain sur un territoire non arpenté, lors de la prise de possession, et pouvant être compris dans les limites affectées par les règlements ci-dessus ou par leur application ultérieure à de nouveaux territoires, seront dorénavant réglées conformément aux conditions ci-dessus relatives aux terres qui se trouvent dans la zone particulière où cet établissement pourra être situé, sujet à l'opération de la sous-section *c* de la section 11 de ces règlements.

13. " Toutes les entrées faites après la date de l'occupation, pour des terres inoccupées dans les limites de l'Agence Saskatchewan, seront considérées comme provisoires jusqu'à ce que le tracé de la ligne ait été fixé à travers les territoires, après quoi on disposera finalement de ces terres en vertu de ces règlements en tant qu'ils s'appliqueront à la zone particulière où se trouvent ces terres, sujets toutefois à l'opération de la sous-section *c* de la section 11 de ces règlements.

14. " En vue de favoriser la colonisation en réduisant le prix des matériaux de construction, le gouvernement se réserve le droit d'accorder des licences renouvelable chaque année, en vertu de la section 52 de ' l'*Acte concernant les terres fédérales*, 1879,' pour couper du bois marchand sur toutes les terres situées dans les diverses zones ci-dessus désignées, et tout établissement sus-érigé de terres dans les limites du territoire auquel s'appliquent ces licences, seront pour le moment sujettes à l'opération de ces licences.

15. " Il est bien compris que les dispositions ci-dessus n'affecteront pas les sections 11 et 29, qui sont des terres réservées aux écoles publiques, et les sections 8 et 26, qui sont des terres de la Compagnie de la Baie d'Hudson.

" On pourra se procurer tous les renseignements nécessaires en s'adressant au Bureau des Terres Fédérales, Ottawa, ou à l'Agent des Terres Fédérales, à Winnipeg, ou agents locaux au Manitoba ou dans les Territoires.

Par ordre du Ministre de l'Intérieur,

J. S. DENNIS,
Député-ministre de l'Intérieur.

LINDSAY RUSSELL,
Arpenteur Général.

LIGNE  ALLAN

SOUS CONTRAT AVEC LE GOUVERNEMENT POUR LE TRANSPORT
DES MALLES CANADIENNES ET AMERICAINES.

Cette ligne se compose des vapeurs suivants, à double engin, construits à Clyde :

PARISIAN,	5400 ton.,		En construction.
SARDINIAN,	4100	"	Capt. J. E. Dutton.
POLYNESIAN,	4100	"	Capt. R. Brown.
SARMATIAN,	3600	"	Cap. A. D. Aird.
CIRCASSIAN,	4000	"	Capt. James Wylie.
MORAVIN,	3650	"	Cap. J. Graham.
PERUVIAN,	3400	"	Lieut. W. H. Smith.
NOVA-SCOTIAN,	3300	"	Capt. Richardson.
HIBERNIAN,	3434	"	Lieut. F. Archer.
CASPIAN,	3200	"	Capt. Trocks.
AUSTRIAN,	2700	"	Capt. Barrett,
NESTORIAN,	2700	"	Capt. J. G. Stephen.
PRUSSIAN,	3000 ton.,		Capt. J. Ritchie.
SCANDINAVIAN,	3000	"	Capt. H. Wylie.
BUENOS AYREAN,	4200	"	Capt. McLean.
GRECIAN,	4200	"	Capt. Legallais.
MANITOBAN,	3150	"	Capt. McDougall.
CANADIAN,	2600	"	Capt. C.J. Menzies
PHŒNICIAN,	2800	"	Capt. J. Scott.
WALDENSIAN,	2600	"	Capt. Moore.
LUCERNE,	2800	"	Capt. Kerr.
NEWFOUNDLAND,	1500	"	Capt. Mylius.
ACADIAN,	1350	"	Capt. Cabel.

Pendant la saison d'été, les vapeurs de la ligne de Liverpool font le service entre Liverpool et Québec deux fois par semaine ; pendant la saison d'hiver, ces vapeurs partent de Liverpool tous les Jeudis, et d'Halifax tous les Samedis. Les vapeurs de la malle font escale à Moville pour prendre et débarquer les Passagers et les malles d'Irlande et d'Ecosse.

Les vapeurs de la ligne d'Halifax voyagent toutes les deux semaines entre Liverpool et Québec ou Baltimore *via* Halifax, N.E., et St. Jean, N.B., pendant la saison d'été, et entre Liverpool et Baltimore *via* Halifax pendant la saison d'hiver.

Les vapeurs de la ligne de Glasgow voyagent toutes les semaines entre Clyde et Québec.

PRIX DU PASSAGE.

De QUEBEC ou HALIFAX à LIVERPOOL ou LONDONDERRY

Cabine $70 et $80 selon les accommodations.
Intermédiaire $40. Entrepont $25. Enfants au-dessous de 12 ans, moitié prix. Servantes dans les Cabines $50.

Les passagers d'entrepont sont obligés de se pourvoir de lits, couvertures de lits et ustensils de cuisine.

De QUEBEC à GLASGOW

Cabine $60; Intermédiaire $40; Entrepont $25; Enfants au-dessous de 12 ans, moitié prix; au-dessous d'un an, gratis.

☞La Compagnie fournit aux passagers d'intermédiaire les lits et fournitures, et tout le nécessaire.

Pour la commodité des passagers, les soussignés donneront des TRAITES à DEMANDE sur les Agences de la Compagnie à Liverpool, Glasgow ou Londres.

AGENTS:

Liverpool .... Messieurs ALLAN BROTHERS & CO., Alexandra Buildings, James Street.
Glasgow .... " JAMES & ALEXANDER ALLAN, 70 Great Clyde Street.
Londonderry .... " ALLAN BROTHERS & CO., 85 Foyle Street.
Londres .... " MONTGOMERY & GREENHORNE, Grace Church Street.

ALLAN, RAE & CO., Champlain Street, Québec ; H. BOURLIER, corner Scott and Front Streets, Toronto ; J. FAIRGREAVE, corner James and Merrick Streets, Hamilton ; G. F. THOMPSON, Sparks Street, Ottawa ; S. CUNARD & CO., Halifax, N.S. ; W. THOMPSON & CO., St. John, N.B. ; Hon. A. SHEA, St. Johns, N.F. ; JAMES L. FARMER, India Street, Portland ; Col. W. LAMB, Norfolk, Va. ; A. SHUMACHER & Co., Baltimore, Md. : ALLAN & CO., La Salle Street, Chicago ; E. D. COLE, Agent G. T. Railway Co., San Francisco.

H. & A. ALLAN, Agents,

Coin des Rues Youville et Common, Montréal.